

FUNGSI BILL OF LADING DALAM JUAL-BELI PERNIAGAAN

Oleh : Hartono Hadisoeparto*

1. Pengantar

Jual-beli adalah suatu perjanjian antara pihak penjual dengan pembeli, dimana pihak penjual mengikatkan diri untuk menyerahkan barang yang dijual kepada pembeli dan pihak pembeli mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang atas harga pembelannya.

Sifat dari perjanjian jual-beli tersebut adalah konsensual, timbal-balik dan bersifat obligatoir. Bersifat konsensual, karena perjanjian itu sudah dapat terbit bila telah terjadi kata sepakat diantara para pihak; sedang bersifat timbal-balik karena masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban. Bersifat obligatoir karena pada perjanjian jual beli baru memberikan kewajiban kepada para pihak.

Tentang jual-beli di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata diatur pada BK III bab I pasal 1457 sampai dengan pasal 1511; dengan demikian ketentuan-ketentuan tersebut dapat berlaku umum terhadap perseorangan atau pun para pelaku bisnis baik yang berbentuk perseorangan maupun yang berbentuk badan usaha, baik dalam bentuk badan hukum maupun tidak berbadan hukum.

Di samping jual-beli secara umum, dikenal juga pengertian jual-beli perniagaan; yaitu jual beli yang tumbuh di dalam dunia perusahaan. Dibanding dengan jual-beli umum, jual-beli perniagaan mempunyai kekhususannya sendiri. Termasuk dalam jual-beli perniagaan adalah Ekspor-Import, yaitu jual-beli yang dilakukan para pengusaha yang berlainan negara.

Kekhususan dari jual-beli perniagaan adalah;

- 1). Para pelaku adalah pihak-pihak yang menjalankan perusahaan atau para pengusaha/pelaku bisnis.

- 2). Perbuatan membeli tujuannya untuk dijual lagi, baik dalam bentuk mentah, kasar atau yang telah diproduksi.
- 3). Dalam penyerahan barang-barang menggunakan syarat-syarat tertentu.
- 4). Penyerahan barang selalu menyangkut adanya pengangkutan, baik darat, udara maupun laut.
- 5). Jual-beli ini selalu menggunakan dokumen-dokumen, baik dari awal, pembayaran, sampai dengan penyerahan barang.

Pada pelaksanaan ekspor misalnya, dimulai dari tahap promosi/*offer* sampai pembuatan *Sale's Contract* selalu menggunakan surat-surat atau dokumen-dokumen, seperti;

- 1). Pada tahap promosi, sudah dimulai dengan antara lain. pengiriman surat perkenalan kepada calon pembeli/Importir;
- 2). Pada tahap *Inquiry*, setelah calon pembeli/Importir mengenal barang yang akan diekspor dan berminat akan membeli, lalu menghubungi penjual/Eksportir dan menyatakan minatnya dengan surat yang lazim disebut sebagai *Letter of Intent*.
- 3). Tahap *Offersheet*, setelah penjual/Eksportir menerima *inquiry*, langkah selanjutnya penjual/Eksportir menyusun surat penawaran, yang disebut *offersheet*, dalam bentuk *free offer* atau *firm offer*. Dalam *offersheet* harus diuraikan secara jelas dan tegas keterangan-keterangan tentang barang tersebut.
- 4). Terakhir adalah tahap pembuatan *Sale's Contract*, setelah *offersheet* diaksep oleh calon pembeli/ calon Importir. Dan *Sale's contract* itu kemudian akan mengikat kedua pihak, dan berlaku sebagai dokumen induk, misalnya terhadap adanya perjanjian

* Pengajar Fakultas Hukum UGM

pengangkutan, penerbitan *Letter of Credit* dan sebagainya.¹⁾

2. Cara penyerahan barang pada jual-beli perniagaan

Jual-beli perniagaan merupakan perjanjian jual-beli yang khusus di dalam dunia perusahaan, oleh karena itu mempunyai sifat-sifat khusus tersendiri dibanding dengan perjanjian jual-beli biasa. Pada jual-beli biasa ketentuannya terdapat di dalam KUHPerd Bab V BK III pasal 1457 sampai dengan pasal 1540. Tentang penyerahan barang pada jual-beli biasa diatur dalam pasal 1477 KUHPerd, sebagai berikut;

Penyerahan barang harus terjadi di tempat dimana barang yang terjual berada pada waktu penjualan, jika tentang itu tidak telah diadakan perjanjian lain.

Ketentuan demikian tentu saja tidak dapat diterapkan pada perjanjian jual-beli perniagaan, seperti pada eksport-import. Sebab dalam eksport-import antara penjual/eksportir dengan pembeli/importir belum tentu dapat bertatap muka, serta letak barangnya dimana pada waktu diadakan perjanjian jual-beli, juga belum diketahui.

Meskipun demikian karena ketentuan pasal 1477 KUHPerd tergolong sebagai aturan hukum fakultatif, jadi dapat saja ketentuan tersebut dikesampingkan dengan perjanjian yang diadakan oleh para pihak. Oleh karena itu di dalam perjanjian jual-beli perniagaan – c.q eksport-import – penyerahan barang yang di jual selalu menggunakan syarat-syarat dagang tertentu yang pelaksanaannya menyimpang dari ketentuan pasal 1477 KUHPerd, seperti; dengan syarat *F.O.B*, *C.I.F*, *F.A.S* dan sebagainya. Bila diadakan perjanjian jual-beli dengan syarat *F.O.B* atau *C.I.F*, maka penyerahan barang akan terjadi setelah barang berada di atas kapal; sedang dengan syarat *F.A.S* maka pe-

nyerahan barang berarti akan terjadi setelah barang berada di sisi kapal.

Bahkan syarat-syarat perdagangan seperti itu telah diadakan standardisasi oleh pihak Kamar Dagang Internasional atau *International Chambers of Commerce (ICC)* sejak tahun 1936 yang disebut dengan istilah *INCOTERMS 1936* yaitu singkatan dari *International Commercial Terms*.

Incoterms tersebut dapat dipakai oleh para pengusaha yang berlainan negara. Sehingga dengan demikian dapat dihindarkan adanya hal-hal yang tidak diinginkan bagi para pengusaha yang saling mengadakan perjanjian jual-beli antar negara. Sebab bila tidak menggunakan *Incoterms* dalam hubungan hukum tersebut pasti akan terkait adanya dua hukum yang sistemnya berbeda, dan bila timbul masalah maka akan sulit penyelesaiannya, serta kemungkinan akan menimbulkan kerugian bagi pihak tersebut.

Incoterms 1936, telah direvisi mulai tahun 1953, 1967, kemudian direvisi lagi pada tahun 1976, 1980, 1990 dan terakhir tahun 2000 – dikenal dengan sebutan *Incoterms 2000*. Revisi itu terjadi untuk menyesuaikan dengan perkembangan teknologi, baik dalam bidang komunikasi, maupun perkembangan transportasi, misalnya dengan dipakainya sistem angkutan petikemas, sistem Ro-Ro serta timbulnya sistem pengangkutan *Multimodal Transportation*. Dengan berlakunya *Incoterms 2000* disajikan istilah-istilah tentang syarat perdagangan dengan cara lain yang berbeda, yang bertujuan untuk memudahkan dalam membaca dan memahaminya.

Syarat perdagangan tersebut lalu dikelompokkan menjadi 4 (empat) golongan yang berbeda; mulai dari syarat perdagangan dimana penjual/eksportir menyediakan barang untuk pembeli/importir di tempat kediaman penjual sendiri; kelompok ini disebut kelompok "E" (*Ex Works* disingkat *EXW*). Di dalam *incoterms 2000 EXW* dikatakan sebagai berikut;

¹⁾ Amir. M.S ; Pengetahuan Bisnis Eksport Import, ct. I, hal 36-37 . P.T Pustaka Binaman Pressindo

"Ex works" means that the seller delivers when he places the good at the disposal of the buyer at the seller's premises or another named place (i.e works, factory, warehouse etc.) not cleared for export and not loaded on any collecting vehicle.

Kelompok kedua, dimana penjual/eksportir dituntut untuk menyerahkan barang kepada "pengangkut/carrier" yang ditunjuk oleh importir, kelompok ini disebut dengan kelompok "F" (*FOB, FAS, FCA*). Kelompok ketiga adalah kelompok "C" (*CFR, CIF, CPT, CIP*), dimana penjual/eksportir diwajibkan untuk melakukan kontrak dengan *carrier*, tetapi tanpa risiko atas kehilangan dan kerusakan barang serta biaya tambahan karena peristiwa yang mungkin terjadi setelah pengapalan dan selama dalam perjalanan. Kelompok terakhir yaitu kelompok "D" (*DAF, DES, DEQ, DDU, dan DDP*), dimana penjual/eksportir diwajibkan memikul semua risiko dan biaya yang dibutuhkan untuk membawa barang tersebut ke negara tujuan.

Terhadap syarat-syarat perdagangan demikian bilamana dipakai didalam jual-beli – c.q ekspor/import – tentu akan menyangkut masalah pengangkutan khususnya pengangkutan laut, sehingga dengan sendirinya akan berhubungan dengan adanya *Bill of Lading* (B/L); seperti pada syarat *F.O.B (Free on Board)*, dinyatakan dalam *incoterms 2000*, sebagai berikut;

"Free on Board" means that the seller delivers when the good pass the ship's rail at the name port of shipment. This means that the buyer has to bear all cost and risk of loss of or damage to the good from that point

Ketentuan demikian berarti pihak pembeli/importir yang harus menyediakan alat angkutnya yaitu kapal, yang berarti pula bahwa yang mengadakan perjanjian pengangkutan adalah pihak pembeli/importir. Sedangkan kewajiban penjual/eksportir adalah;

- 1). Menyerahkan barang diatas kapal yang ditunjuk oleh pembeli/importir, dalam jual-beli dengan syarat *FOB, B/L* selalu on board B/L.
- 2). Penjual/eksportir wajib menyerahkan/ menyediakan *clean on board B/L*.
- 3). Menyediakan izin ekspor, membayar pajak ekspor.

Syarat *F.A.S (Free Along Side)* pada prinsipnya sama dengan syarat *FOB*, perbedaannya hanya terletak pada penyerahan terjadi di sisi kapal yang telah ditunjuk oleh pembeli/importir. Selanjutnya bila syarat *FOB* tidak mungkin digunakan, sebaiknya menggunakan syarat *FCA (Free Carrier)*. Hal mana disebutkan pada *incoterms*, sebagai berikut;

"If the parties do not intend to deliver the good across the ship's rail, the FCA term should be used".

Syarat *FCA* berarti bahwa pihak penjual/eksportir berkewajiban untuk menyerahkan barang-barang, bilamana ia telah menyelesaikan formalitas ekspor dan melakukan timbang terima atas barang itu dengan pihak pengangkut/carrier yang ditunjuk oleh pembeli/importir di tempat atau titik yang disebut. Hal mana dinyatakan dalam *Incoterms 2000* sebagai berikut;

"Free Carrier" means that the seller delivers the good, clear for export, to the carrier nominated by the buyer at the name place

Bila tidak disebut atau ditentukan titik secara tegas oleh pembeli/importir, maka penjual/eksportir boleh memilih salah satu titik dari dalam daerah yang disebutkan dimana *carrier* akan mengambil barang-barang itu menjadi tanggungannya. Namun bilamana penjual/eksportir diminta untuk mengurus perjanjian pengangkutan dengan pihak *carrier*, maka hal itu dapat dilakukan tetapi atas beban biaya serta risiko dari pembeli/importir.

Bilamana pembeli/importir memerintahkan penjual/eksportir untuk menyerahkan barang-barang kepada jasa transportasi yang bukan pengangkut, maka penjual/eksportir dianggap telah menyerahkan barang-barang, apabila barang-barang itu telah berada dalam pengawasan orang yang bersangkutan. Oleh karena itu syarat perdagangan "FCA" dapat dipergunakan untuk semua jenis pengangkutan termasuk *Multimodal Transport*.

Sedang untuk syarat *CFR* yaitu *cost and freight to port destination*, berarti menunjuk pelabuhan tujuan, dan berarti pula adanya pengangkutan dengan kapal laut. *CFR* mempunyai makna bahwa penjual/eksportir berkewajiban untuk membayar ongkos angkutan laut (*freight*) yang diperlukan untuk membawa barang-barang ke Pelabuhan tujuan yang ditunjuk oleh pembeli/importir.

Jadi dalam syarat *CFR* penyerahan barang terjadi pada saat barang-barang melewati pagar lambung kapal. Hanya dalam hal ini yang melakukan pencarteran kapal adalah pihak penjual/eksportir.

Oleh karena itu maka di dalam syarat *CFR* diwajibkan kepada penjual/eksportir, untuk :²⁾

- 1). Mengadakan perjanjian pengangkutan dengan *carrier* untuk pengapalan barang dan membayar *freight* kepelabuhan tujuan yang ditunjuk pembeli/importir dalam *sales contract*.
- 2). Menyerahkan barang di atas kapal.
- 3). Mendapatkan izin eksport dan membayar biaya lain yang diperlukan untuk pengeksportan barang.
- 4). Menyerahkan *clean bill of lading* beserta *invoice* kepada pembeli/Importir.
- 5). Membayar biaya pemuatan barang ke atas kapal.
- 6). Membayar biaya pembongkaran di atas kapal sepanjang biaya-biaya tersebut termasuk dalam *freight*.

Penyerahan *clean bill of lading* kepada pembeli/importir dianggap mewakili penyerahan barang.

Di dalam syarat *CFR* bilamana pada *sales contract* atau *L/C* tidak menyebut nama pelabuhan pengapalan dan hanya menyebut misalnya *CFR* Jakarta, maka pada dasarnya pihak penjual/eksportir yang berdomisili di New York boleh mengapalkan barang dari New Zealand atau dari mana saja. Demikian pula seandainya penjual/eksportir berdomisili di Jakarta mengadakan *sales contract* dengan ketentuan *CFR* London tanpa menyebut pelabuhan pengapalan dan tanpa mensyaratkan *certificate of origin* diterbitkan di Indonesia, dapat saja penjual/eksportir tersebut mengapalkan barang dari Amsterdam.

Segera setelah barang dikapalkan penjual/eksportir wajib memberitahukan kepada pembeli/importir bahwa pemuatan dan pengaturannya telah selesai dilakukan lengkap dengan data pengapalan.

Sedang pada syarat *CIF*, seluruh ketentuannya sama dengan *CFR*, hanya ada tambahan atas kewajiban yang harus dilakukan oleh penjual/eksportir, yaitu penutuan asuransi dan menyerahkan polis asuransi.

Pada kelompok "D" seperti syarat *DAF* yaitu *Delivered at Frontier* didalam *Incoterms 2000* dinyatakan sebagai berikut;

"Delivered at frontier" means that the seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport not unloaded, cleared for export, but not cleared for import at the named point and place at the frontier, but before the customs border of adjoining country. The term "frontier" may be used for any frontier including that of the country of export. Therefore. It is of vital importance that the frontier in question be defined precisely by always naming the point and place in the term.

²⁾ Agoes Moerjono; Melangkah menuju Ekspor, hal.184, Bk I, cet I, LPPI dan Institut Bankir

8. Dari ketentuan tersebut kurang lebih berarti bahwa dengan syarat *DAF* (...*named place*) mewajibkan kepada pihak penjual/eksportir untuk menyerahkan barang kepada pihak pembeli/importir di tempat atau titik yang ditentukan di perbatasan, tetapi belum masuk daerah pabean negara tetangga. Pengertian "perbatasan" boleh dipakai untuk perbatasan mana saja termasuk negara penjual/eksportir. Oleh karena itu, adalah sangat penting untuk merumuskan secara tepat tentang perbatasan itu dengan selalu menyebut nama tempat atau titik di dalam menggunakan syarat perdagangan tersebut.

Untuk syarat *DES* (*Delivered ex Ship* ...*named port of destination*) berarti bahwa penjual/eksportir wajib menyerahkan barang-barang, bila barang telah disediakan untuk pembeli/importir di atas kapal di pelabuhan tujuan yang disebutkan, namun belum diselesaikan formalitas importnya. Penjual/eksportir juga mempunyai kewajiban memikul semua biaya dan risiko yang bersangkutan dengan pengangkutan barang sampai ke pelabuhan tujuan yang disebutkan. Karenanya syarat ini hanya dapat digunakan bila barang-barang diserahkan melalui pengangkutan laut atau antar pulau, dapat juga dengan multimodal transport.

Hal penting harus diperhatikan dengan syarat *DES*, ialah tentang keharusan memberitahukan kepada pembeli/importir, agar pembeli dapat mengetahui kapan pengapalannya dan memperkirakan waktu tibanya kapal, sehingga tidak terjadi kelambatan dalam pengambilan barang oleh pembeli/importir.

Pada syarat *DEQ* (*Delivered at Quay* atau *Duty Paid* ...*named port of destination*), berarti bahwa penjual/eksportir berkewajiban untuk menyerahkan barang, bila ia telah menyediakan barang tersebut untuk pembeli/importir di atas dermaga (kade) pelabuhan tujuan yang disebut dalam *sales contract* dan telah diselesaikan pula tentang formalitas importnya. Di-

samping itu penjual/eksportir juga berkewajiban memikul semua risiko dan biaya, termasuk bea masuk import dan pungutan lainnya yang berkenaan dengan penyerahan barang.

Terdapat 2 (dua) macam *ex quay contract* yang sering dipergunakan, yaitu;

- 1). *Ex quay duty paid*, dimana penjual harus menanggung bea masuk, pungutan-pungutan dll. Berarti pula bahwa penjual langsung atau tidak langsung telah memperoleh izin import di negara pembeli.
- 2). *Ex quay duties on buyer's account*, yang berarti bahwa tanggung jawab/kewajiban untuk membebaskan barang import harus dilakukan oleh pembeli.

Seraca singkat dapat dikatakan bahwa dengan syarat *DEQ* maka kewajiban pokok dari penjual/eksportir, adalah;

- 1). Menyerahkan/menempatkan barang di dermaga pelabuhan tujuan.
- 2). Menyediakan dokumen yang diperlukan, sehingga memungkinkan pembeli/importir mengambil penyerahan barang di dermaga pelabuhan.
- 3). Membayar biaya pembongkaran.
- 4). Mendapatkan izin import, membayar bea masuk, pajak import dan pungutan-pungutan lainnya.

Untuk syarat *DDP* (*Delivery Duty Paid* ...), merupakan syarat yang paling memberatkan pihak penjual/eksportir, karena penjual harus menyerahkan barang ditempat tujuan yang ditunjuk dalam *sales contract*.

3. Fungsi *Bill of Lading* (B/L) dalam jual-beli perniagaan

Syarat-syarat perdagangan sebagaimana tersebut dimuka memberikan petunjuk bahwa di dalam jual-beli perniagaan selalu terkait adanya pengangkutan, baik pengangkutan darat,

³⁾ Agoes Moerjono: ibid. hal. 189.

udara maupun pengangkutan laut. Dengan adanya pengangkutan tentu saja akan terbit surat muatan atau surat angkutan yang diterbitkan oleh pihak pengangkut atau *Carrier*, seperti didalam pengangkutan udara dikenal dengan *Air way bill*, sedang pada pengangkutan laut disebut *Konosemen* atau sekarang terkenal dengan sebutan *Bill of Lading (B/L)*.

Bill of lading atau disebut dengan istilah *Cognossement* (konosemen) merupakan suatu surat yang amat penting didalam perniagaan, oleh karena itu *B/L* dapat dikatakan mempunyai beberapa macam fungsi atau kegunaannya. Pengaturannya selain terdapat didalam Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD), juga dapat dijumpai dalam *The Hague Rules 1924*, juga di dalam "*Uniform Rules For a Combined Transport Document*".

Pasal 506 ayat(1) KUHD menyatakan bahwa:

Konosemen adalah sepucuk surat yang ditanggali, dimana pengangkut menyatakan, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk, beserta dengan klausula-klausula apa penyerahan akan terjadi.

Berdasarkan ketentuan tersebut berarti bahwa *bill of lading* adalah merupakan surat bukti perjanjian pengangkutan, serta juga merupakan surat bukti penerimaan barang dari Pengangkut kepada pengirim barang/*Shipper*. Hal mana dapat dilihat dari bunyi ketentuan pasal 504 KUHD, yang menyatakan bahwa "pengirim dapat menginginkan, supaya pengangkut, dengan mencabut bukti yang mungkin telah diberikan olehnya, diberikan konosemen tentang barang-barang yang diterimanya untuk diangkut". Dari ketentuan itu pula bahwa pihak yang berwenang mengeluarkan/menerbitkan *B/L* adalah Pengangkut atau *Carrier*. Namun berdasarkan ketentuan pasal 505 KUHD, *Nachoda* juga wenang me-

ngeluarkan konosemen atau *Bill of Lading*; tetapi dewasa ini kiranya kewenangan dari *Nachoda* sudah tidak lazim, karena pada umumnya selain *Carrier* maka yang mengeluarkan *B/L* adalah *Agen* dari *Carrier*.

Demikian dikatakan oleh Agoes Moerjono dalam bukunya, bahwa "*Ocean/marine bill of lading* diterbitkan oleh maskapai pelayaran (*carrier*) atau agennya (yang diberi kuasa oleh *carrier*) dan diberikan kepada yang mengapalkan barang (*shipper*).⁴⁾

Selanjutnya didalam article 4 sub. 2 *ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON MULTIMODAL TRANSPORT (FIRST OFFICIAL DRAFT)*, disebutkan bahwa:

The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by person having authority from him.

Multimodal transport document tersebut tidak lain adalah *Bill of Lading (B/L)* yang dipakai dalam pengangkutan sistem *Multimodal transportation* atau Pengangkutan Aneka Wahana atau Pengangkutan Gabungan. Bahkan dalam article 5 *Asean Framework Agreement on Multimodal Transport*, dipersyaratkan tentang isi *B/L* sebagai berikut;

The multimodal transport document shall contain the following particulars:

- (a). *The general nature of goods, the marks necessary for the identification of the goods; and express statement, if applicable, as to the dangerous or perishable character of goods; the number of packages or pieces; and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, as such particulars as furnished by the consignor;*
- (b). *The apparent condition of the goods;*
- (c). *The name and principal place of business of the multimodal transport operator;*
- (d). *The name of consigner;*
- (e). *The consignee, if named by the consignor;*
- (f). *The place and date of taking in charge of*

⁴⁾ Agoes Moerjono; ibid. hal. 126.

the goods by the multimodal transport operator;

- (g). The place of delivery of the goods;
- (h). The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;
- (i). A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;
- (j). The place and date of issue of the multimodal transport document;
- (k). The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;
- (l). The freight for each mode of transport if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee, or other indication that freight is payable by him;
- (m). The intended journey route, modes of transport and places of transshipment if known at the time the multimodal transport document is issued;
- (n). Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the document is issued.

Multimodal Transport adalah pengangkutan yang pelaksanaannya dilakukan dengan menggunakan beberapa alat angkut yang berbeda-beda, misalnya dengan truk, pesawat terbang dan kapal laut. Oleh karena itu B/L yang dikeluarkan oleh Perusahaan Pengangkutan Gabungan (*Multimodal Transport*) belum tentu dalam kondisi *on board* melainkan masih dalam jenis "*Received for shipment*" yang berarti barang-barang yang dikirim belum dikapalkan. Hal itu disebabkan pihak yang menerbitkan B/L bukan Perusahaan Pelayaran, mungkin hanya diterbitkan oleh Agen pengangkutan.

Sehingga untuk proses menjadi "*on board B/L*" masih harus melalui satu tahapan lagi

yaitu bilamana barang telah diterima oleh Perusahaan Pelayaran dan barang telah dikapalkan; untuk itu Perusahaan Pelayaran akan membubuhkan cacatan pada B/L dengan kata-kata *on board* disertai tanggal pengapalannya serta ditandatanganinya. Istilah demikian penting artinya bagi perdagangan dari B/L tersebut, sebab B/L biasanya dapat juga diperjual-belikan.

Bahwa B/L atau konosemen dapat diperdagangkan atau diperjualbelikan dalam KUHD dapat dilihat dalam ketentuan pasal-pasal antara lain. pasal 506 ayat(2) yang menyatakan sebagai berikut;

Orang ini dapat ditunjuk baik dengan namanya, maupun sebagai pengganti dari pengirim atau dari seorang ketiga, baik sebagai penunjuk (*toonder*), dengan atau tidak dengan disamping orang yang disebut namanya.

Perkataan-perkataan "atas-pengganti" tanpa tambahan apa-apa dianggap menunjuk pengganti pengirim.

Selanjutnya di dalam pasal 507 menyebutkan bahwa;

Konosemen diterbitkan dalam dua eksemplar (pucuk) yang dapat diperdagangkan.

Berdasarkan ketentuan kedua pasal dalam KUHD tersebut menunjukkan adanya ciri-ciri dari suatu surat-berharga, yaitu;

- 1). dapat diperdagangkan,
- 2). memuat klausula-klausula, baik atas pengganti (*aan-order*) maupun atas-tunjuk (*aan-toonder*) serta atas nama (*op-naam*).

Sehingga dengan demikian dikenal ada jenis B/L atau konosemen atas-pengganti (*aan-order*), B/L atas-tunjuk (*aan-toonder*) dan B/L atas nama (*op-naam*).

Di dalam praktik B/L atas nama disebut dengan istilah *Recta B/L*.⁵⁾

⁵⁾ Drs.F.D.C Sudjatmiko; Pokok-pokok Pelayaran Niaga, edisi II, 1985, hal.93, Pen. Cendana Press.

Tetapi karena prosedur peralihannya sulit, yaitu harus dengan cara membuat *acte van cessie*, maka *Recta Bill of Lading* tidak banyak digunakan dalam pengapalan barang-barang dalam perdagangan besar; sebab prosedur pemindahan hak dengan membuat *acte van cessie* itu dianggap dapat menghambat kelancaran penutupan transaksi dalam perdagangan besar.

Sebagai surat berharga B/L tergolong sebagai surat berharga yang bersifat kebendaan (*zakenrechtelijke-papieren*)⁶⁾

Ketentuan yang sama dengan KUHD pasal 506 ayat(2) dan pasal 507, juga dapat dijumpai pada *Uniform Rules For a Combined Transport Document article 2.c* dan *article 3*, sebagai berikut;

Dokumen pengangkutan gabungan (DPG) berarti suatu dokumen yang membuktikan adanya kontrak untuk melaksanakan dan/atau mempersiapkan pelaksanaan pengangkutan barang-barang secara gabungan yang dihalaman mukanya tercantum judul berbunyi:

Negotiable Combined Transport Document Issued Subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No.298) atau dengan judul; *Non-Negotiable Combined Transport Document Issued Subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No. 298)*

Lebih lanjut dalam *article 3* dinyatakan sebagai berikut;

Bilamana suatu dokumen pengangkutan gabungan dikeluarkan dalam bentuk yang dapat diperdagangkan:

- a. Dokumen itu haruslah dibuat kepada order atau kepada pembawa;
- b. Sekiranya dibuat kepada order maka dokumen itu akan dapat dipindah tangankan dengan cara endorsemen;

- c. Sekiranya dibuat kepada pembawa dokumen itu akan dapat dipindah tangankan tanpa endorsemen;
- d. Sekiranya dikeluarkan sebagai satu (1) set yang terdiri lebih dari satu asli dokumen itu haruslah menyebutkan jumlah asli dari satu set itu;
- e. Sekiranya terdapat tembusan-tembusan yang dikeluarkan maka setiap tembusan haruslah ditandai: "*Non-Negotiable Copy*" (tembusan yang tidak dapat diperdagangkan)dstnya.

Berdasarkan ketentuan tersebut berarti bahwa baik B/L pada pengangkutan biasa maupun dalam pengangkutan laut dengan sistem multimodal atau aneka-wahana merupakan suatu surat yang dapat diperdagangkan atau dapat diperalihkan. Disamping itu B/L pada multimodal transport juga menuai klausula-klausula baik order atau to order (to bearer), yang berarti kesemuanya merupakan ciri-ciri dari surat berharga.

Mengacu kepada ketentuan pasal-pasal 506 ayat (2) dan 507 KUHD serta ketentuan pada *Uniform Rules For a Combined Transport Document* maka dapat dikatakan bahwa dikenal adanya *Bill of Lading* atas-nama, *Bill of Lading* atas-pengganti dan *Bill of Lading* atas tunjuk. Sedangkan dalam praktik banyak dikenal adalah:⁷⁾

1. *Recta Bill of Lading*
2. *Order Bill of Lading*; yang terdiri dari;
 - (a). *Order of Shipper*,
 - (b). *Order of Consignee*,
 - (c). *Open order Bill of Lading*

Sehingga dengan demikian maka pertanyaan lebih lanjut ialah siapa Pemegang sah dari *bill of lading* itu?

Atas pertanyaan demikian tentu saja untuk melihat siapa Pemegang sah dari suatu *Bill of*

⁶⁾ Emmy Pangaribuan Simanjuntak; Hukum Dagang Surat-surat Berharga, cet.IV, hal. 33, 1979.

⁷⁾ Drs. F.D.C Sudjatmiko; op.cit. hal. 97 - 98.

Lading harus dilihat jenis *B/L*-nya; apabila *B/L* atas nama atau *Recta B/L* maka pemegang sah adalah orang yang namanya tercantum di dalam *B/L* bersangkutan, sehingga orang itulah yang berhak atas barang sebagaimana tercantum di dalam *B/L* yang selanjutnya dapat menuntut penyerahan barang dari *Carrier*. Bilamana Pemegang *Recta B/L* atau *B/L* atas nama berkeinginan untuk mengalihkan haknya kepada pihak lain harus dilakukan dengan membuat *acte van cessie*. Oleh karena itu jenis *B/L recta* dalam praktik bisnis kurang disenangi pemakaiannya, sebab cara peralihannya sangat sukar.

Apabila *B/L* jenis order atau atas – pengganti, Pemegang sah adalah orang-orang yang dapat menunjukkan rangkaian endosemen secara tidak terputus.⁸⁾

Sedang untuk *B/L* jenis atas-tunjuk atau *aan-toonder* atau *to bearer*, Pemegang sah dari *B/L* jenis *toonder* adalah orang yang memegang *B/L* tersebut. Jenis *B/L toonder* ini adalah yang paling mudah cara peralihannya, yaitu dengan cara penyerahan nyata.

Menurut pasal 510 KUHD, Pemegang yang terakhir berhak menuntut penyerahan barang ditempat tujuan sesuai dengan isi konosemen, dstnya.

Oleh karena itu maka pihak *carrier* juga hanya akan menyerahkan barang sebagaimana tercantum dalam *B/L* kepada orang yang dapat membuktikan dirinya sebagai pihak yang berhak, yaitu dengan menunjukkan *Bill of Lading* tersebut.

4. Kesimpulan

Berdasarkan uraian tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Bill of Lading* atau Konosemen mempunyai beberapa fungsi di dalam jual-beli perniagaan (c.q ekspor import), sebagai berikut;

1. sebagai surat tanda terima dari pengangkut/ *carrier* kepada *shipper*.
2. sebagai surat bukti adanya perjanjian pengangkutan barang dengan kapal laut.
3. sebagai surat berharga (*waarde papier/ negotiating instrument*).
4. sebagai surat bukti diri bahwa pemegangnya adalah pemilik dari barang sebagai tercantum dalam *bill of lading (document of title)*.

DAFTAR PUSTAKA

Moerjono Agoes : *Melangkah menuju Eksport. Suatu Petunjuk Praktis*, Lembaga Pengembangan Perbankan Indonesia, Jakarta, 1993.

Simanjuntak Pangaribuan Emmy : *Hukum Dagang Surat-Surat Berharga*, 1974.

Sudjatmiko F.D.C : *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, edisi kedua, Akademika Press-indo Jakarta, 1985.

ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON MULTIMODAL TRANSPORT (FIRST

OFFICIAL DRAFT), Fifth Meeting of ASEA Working Group on the Development of Multimodal Transport and Trade Facilitation, 12-14 March 1998, Phuket, Thailand.

Incoterms 2000, ICC rules for the interpretation of trade terms.

Kitab Undang - undang Hukum Dagang Uniform Rules for a Combined Transport Document, ICC Publication No. 298.

⁸⁾ Bandingkan dengan ketentuan pasal 115 KUHD ayat (1)